



## REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL TRIAL OUTDOOR 2026

Aprovado pela Direção em 27 de janeiro de 2026

Alteração ao art.10.3

Aditadas penalizações ao artigo 17º

## ÍNDICE

1. Condições gerais, obrigações e responsabilidade
2. Definição de Trial
3. Inscrições
4. Classes
5. Regulamento Particular
6. Percurso
7. Duração da prova
8. Verificações Documentais
9. Verificações Técnicas
10. Equipamento dos Pilotos e Mochileiros
11. Organização
12. Sinalética
13. Secções Controladas (Zonas)
14. Delimitações das zonas
15. Juízes de Zona
16. Método de avaliação e pontuação
17. Definição de penalizações
18. Cartão amarelo
19. Sanções adicionais
20. Reconhecimento das zonas
21. Júri da Prova
22. Seguro da prova
23. Segurança Médica
24. Assistência Técnica
25. Afixação de classificações
26. Classificações do Campeonato e Troféus
27. Cerimónia de Pódio
28. Reclamações
29. Recurso
30. Delegado da FMP
31. Anulação de Provas
32. Casos omissos
33. Glossário do Trial

## 1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE

Todos os eventos ou provas (manifestações desportivas) do Campeonato Nacional de Trial Outdoor (CNT) devem respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como “Regulamentação de Trial”):

- Regulamento Particular do evento (RP);
- Regulamento Campeonato Nacional Trial Outdoor FMP;
- Código Desportivo FMP;
- Regulamento Disciplinar FMP;
- Código Médico FMP;
- Regulamento Antidopagem FMP;
- Código Ambiente FMP;
- Regulamento de Prevenção de Manifestações de Violência no Motociclismo;
- Regulamento de Imagem FMP.

O Regulamento do CNT estabelece o quadro regulamentar aplicável a todos os eventos do CNT e compreende, sob a forma de anexos, os regulamentos técnicos das classes do CNT e os regulamentos dos Troféus que se disputam com o CNT.

A regulamentação desportiva e técnica que vigora é a que está publicada no site oficial da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) ([www.fmp.pt](http://www.fmp.pt)).

Todos os pilotos, equipas e seus elementos, promotor, organizadores, oficiais e outros participantes nos eventos do CNT comprometem-se a respeitar e cumprir a “Regulamentação de Trial”, e aceitam submeter-se à jurisdição e poder disciplinar da FMP.

É da responsabilidade de cada piloto garantir que todas as pessoas envolvidas na sua participação no evento cumprem a “Regulamentação de Trial”, podendo o piloto ser penalizado pelo comportamento indevido dessas pessoas.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNT exoneram a FMP, o Organizador, bem como os seus colaboradores ou representantes, de qualquer responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência dos eventos do CNT, renunciando ao eventual direito de reclamação ou ação.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNT reconhecem e concordam que participam nas provas do CNT por sua própria conta e risco e assumem toda a responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência das provas do CNT.

## 2. DEFINIÇÃO DE TRIAL

O Trial é uma prova de perícia e destreza individual, realizada fora de estrada, que consiste em ultrapassar obstáculos naturais em que habilidade, regularidade e resistência dos pilotos constituem a base dos resultados. A velocidade, ao contrário de todos os outros desportos motorizados, não é factor determinante de sucesso.

As provas são cumpridas em percursos naturais onde se disputam Secções Controladas, denominadas Zonas em que é avaliada a destreza dos pilotos.

Estas Zonas têm vários graus de dificuldade em função das classes que as percorrem.

É atribuído um tempo máximo para cada piloto cumprir cada uma das Zonas, assim como a primeira volta e a prova na sua totalidade.

Neste Regulamento ficam definidos vários formatos de competição que poderão excepcionalmente ser aplicados pelas organizações, desde que aprovados pela Comissão de Trial e sempre com o objetivo de aumentar o desenvolvimento e o crescimento da modalidade.

**2.1.** Trial Tradicional – Habitualmente composto por 24 a 27 zonas pontuáveis, repartidas por 3 voltas; o tempo máximo para percorrer cada zona é de 1:00 minuto, o tempo máximo permitido para a 1ª volta será de 2:00 horas e o tempo total máximo de prova é de 3:45 horas.

**2.2.** Trial em Linha – Máximo de 20 zonas a percorrer no máximo em 2 voltas, num percurso de ligação extenso e que por essa razão poderá existir uma zona de assistência ou de neutralização, sensivelmente a meio do percurso. Serão fatores de classificação, a pontuação e o tempo total de prova, sendo que a pontuação prevalece sobre o tempo

**2.3.** Todas as penalizações descritas no artigo 18º aplicam-se em qualquer um destes formatos de competição.

**2.4.** Mini Trial – Prova composta por 5 a 7 Zonas pontuáveis, interligadas por um percurso e que terão que ser percorridas por ordem numérica ascendente até 4 vezes (4 voltas). O tempo máximo para percorrer a zona é 1:30min, sendo 2:00hrs o tempo máximo permitido para a 1ª volta e o tempo total de prova de 3:45hrs. Entre a 2ª e a 3ª volta existirá uma paragem obrigatória de 30 minutos.

A Comissão de Trial da FMP tutela a Escola de Trial da FMP que apoia jovens com potencial e que foram escolhidos durante os eventos de seleção de novos pilotos para a Escola de Trial FMP. Estes eventos realizam-se normalmente no início do ano, nas instalações dos nossos parceiros e que são divulgados no site da FMP e nas redes sociais. Para mais informação consultar o site oficial da FMP, no menu Modalidades, Documentos.

### **3. INSCRIÇÕES**

**3.1.** O Campeonato e os Troféus Nacionais de Trial são reservados a pilotos titulares de Licença Desportiva Geral ou de Trial da FMP, titulares de Licença Desportiva Mini Geral ou de Mini Trial da FMP e a pilotos estrangeiros titulares de licença desportiva internacional FIM ou FIM Europa de Trial, ou de licença desportiva de Trial da respetiva federação nacional, acompanhada da autorização de participação (*start permission*).

**3.2.** Se o número de inscrições abertas para uma prova for limitado, o número máximo, assim como o sistema de seleção, devem ser estipulados pelo Regulamento Particular.

**3.3.** É da exclusiva responsabilidade do organizador a validação das inscrições, assim como a cobrança do valor correspondente.

**3.4.** As taxas de inscrição para as provas de Trial serão de 40,00€, exceto para os pilotos a competir pelo primeiro ano que será de 30,00€, as inscrições nas classes Infantis e Iniciados são grátis. A inscrição para pilotos da Classe Hobby será de 50,00€.

**3.5.** O valor das inscrições reverte na sua totalidade (com exceção dos Hobbys) para a Organização ou Promotor do evento; dos 50,00€ de inscrição dos Hobbys, 20,00€ serão para a FMP (nomeadamente para pagamento do seguro de acidentes pessoais previsto nos artigos 2º, 5º, n.º 1 e n.º 2, e 15º do Decreto-Lei n.º 10/2009, de 12 de Janeiro contratado pela FMP).

**3.6.** O Regulamento Particular de cada prova deve ser publicado na página oficial até 10 dias antes da realização da prova.

**3.7.** Qualquer piloto detentor da Licença Desportiva de Trial fica automaticamente pré-inscrito em todas as provas a partir dessa data.

**3.8.** Os pilotos devem formalizar a sua inscrição através dos meios colocados à disposição pela organização ou em último recurso, no local da prova, durante as Verificações Documentais. Será da responsabilidade da organização manter ou majorar os valores das inscrições feitas no dia da prova. Inscrições após o término das Verificações Documentais, só o Júri da prova pode decidir sobre a sua inscrição na prova.

#### **4. CLASSES**

**4.1.** Existem dois Campeonatos Nacionais, designados Campeonato Nacional de Trial FMP para os pilotos da Classe denominada TR1- Elite e Campeonato Nacional de Mini Trial para os pilotos da Classe denominada Iniciados.

Paralelamente, disputam-se os Troféus Nacionais, que englobam 4 (quatro) Classes assim designadas:

- TR2
- TR3
- TR4
- Infantis

**4.2.** O Campeonato Nacional de Trial e Mini Trial são Campeonatos OPEN, pelo que os pilotos estrangeiros poderão participar nas provas dos referidos Campeonatos e pontuarão para os mesmos, desde que portadores de uma licença de Trial e respectivo *Start Permission* emitido pela sua Federação. Os pilotos nacionais poderão participar com uma licença de Trial ou Geral.

Pilotos com idades entre os 4 e os 12 anos, terão de ser portadores de uma licença Mini Trial ou Mini Geral. Esta licença permite a participação nas classes Infantis e Iniciados.

**4.3.** Existe ainda a Classe Hobby, para participantes não federados, que não pontua para qualquer Campeonato ou Troféu, tendo apenas uma classificação por prova. Serão distribuídos troféus aos três primeiros classificados.

**4.3.1.** A Classe Hobby destina-se a promover a modalidade Trial e a captar novos participantes e praticantes não federados; o principal objetivo é que se venham a tornar pilotos federados.

A Classe Hobby destina-se exclusivamente a participantes não federados, a quem será concedida uma autorização de participação válida para cada evento.

A idade mínima para a participação na classe Hobby é de 6 anos e a idade máxima é 49 anos.

Só podem participar na Classe Hobby pilotos nacionais ou estrangeiros sem licença desportiva no ano do evento e no ano anterior.

Para os pilotos com idade inferior a 18 anos é obrigatório um “Termo de Responsabilidade” assinado por quem exerça as responsabilidades parentais, assumindo total responsabilidade pela participação do menor no evento.

Todos os pilotos Hobby participantes no evento obrigam-se a cumprir o Código Desportivo, Regulamentos e demais legislação aplicável, e aceitam submeter-se à jurisdição e disciplina da FMP. Qualquer comportamento de qualquer participante contrário às referidas leis, códigos e regulamentos será julgada pelo Júri da Prova, sem prejuízo de outras sanções disciplinares ou criminais aplicáveis.

Os pilotos são responsáveis pelo comportamento dos elementos que integram a sua equipa e assistência, podendo ser sancionados pelo Comissário de Zona, pelo Diretor de Prova, pelo Júri, por outro membro da Comissão de Trial ou da Organização, e ainda incorrer num processo disciplinar da FMP.

O Boletim de Inscrição acompanhado da respetiva taxa e da Declaração do piloto em como não tem quaisquer contraindicações para a prática da modalidade, nos termos do artigo 40º, n.º 2, da Lei 5/2007, de 16 de janeiro, podem ser enviados ou entregues à Organização tendo como prazo limite as Verificações Documentais no dia da prova, mas sempre antes do seu início.

A Organização compromete-se a enviar uma listagem nominal dos participantes na Classe Hobby para a FMP ([geral@fmp.pt](mailto:geral@fmp.pt)) e para [fmp@vcs.pt](mailto:fmp@vcs.pt) antes do início das provas para que seja imediatamente acionado o seguro.

Podem participar na Classe Hobby quaisquer motos de Trial que cumpram as especificações referidas no artigo 9.5 do Regulamento de Trial.

A Classe Hobby efetuará o mesmo percurso da Classe TR4 mas poderá sempre optar por qualquer percurso de maior dificuldade (desde que efetuado na sua totalidade) e avisando o Comissário antes de iniciar a zona.

**4.4.** Um piloto não é autorizado a pontuar simultaneamente em mais do que uma classe no Troféu do mesmo ano.

**4.5.** Os 3 (três) primeiros classificados em cada um dos respetivos Troféus não poderão participar no ano seguinte nas classes de grau de dificuldade inferior.

**4.6.** O vencedor de cada um dos respetivos Troféus deverá no ano seguinte participar numa classe de grau de dificuldade superior.

**4.7.** Nas classes TR1-Elite, TR2, TR3, TR4 e Hobby não existe limitação de cilindrada de moto. Por questões de segurança, não são permitidas motos elétricas nestas classes. (com exceção dos hobbys com moto eléctrica com roda 20”). A idade mínima para a classe TR1 – Elite será de 16 anos, para a classe TR2 será de 14 anos, e para as classes TR3 e TR4 será de 10 anos.

**4.8.** A classe Infantil será limitada a jovens dos 4 aos 10 anos de idade e com motos elétricas até roda 20” ou motos a gasolina com cilindrada até 50cc; a classe Iniciados será limitada a jovens dos 6 aos 12 anos e com motos elétricas até roda 20” ou motos a gasolina com cilindrada até 80cc.

**4.9.** Os mochileiros terão de ter pelo menos 18 anos de idade para todas as classes.

**4.10.** As idades mínimas e máximas acima referidas são aferidas da seguinte forma: a idade mínima é aferida na data de início do evento (verificações documentais); o limite da idade máxima é aferido no dia 1 de janeiro do ano do campeonato ou troféu (o piloto pode participar até ao final do ano em que atinge a idade máxima).

**4.11.** Os pilotos poderão escolher as classes onde pretendem participar desde que tenham o aval da Comissão de Trial da FMP. Para participar na classe TR1-Elite, caberá à Comissão de Trial da FMP a emissão da respectiva autorização.

**4.12.** Para o Campeonato e Troféus Nacionais será válida a presente Regulamentação, assim como para outras provas extracampeonato, sob a égide da FMP.

**4.13.** Cada classe terá uma cor identificativa no colete e no autocolante afixado na moto, conforme abaixo se indica:

Campeonato Nacional Classe TR1: colete branco, n.º vermelho / autocolante fundo vermelho n.º branco

Campeonato Nacional Mini Trial Classe Iniciados: colete branco n.º laranja /autocolante fundo laranja n.º branco

Troféu Nacional Classe TR2: colete branco f n.º azul / autocolante fundo azul n.º branco

Troféu Nacional Classe TR3 : colete branco n.º verde / autocolante fundo verde n.º branco

Troféu Nacional Classe TR4 : colete branco n.º amarelo autocolante fundo amarelo n.º branco

Troféu Nacional Classe Infantis: colete branco n.º cinzento / autocolante fundo cinzento n.º branco.

Classe Hobby: autocolante fundo branco n.º preto.

**4.14.** A atribuição dos números será feita na primeira prova do Campeonato e de acordo com a classificação do piloto no ano anterior, mantendo depois esse número o resto do ano.

- TR1-Elite do 1 ao 9;
- TR2 do 10 ao 19;
- TR3 do 20 ao 29;
- TR4 do 30 ao 39;
- Iniciados do 40 ao 59;
- Infantis do 60 ao 79;
- Hobby do 100 ao 199

**4.15.** Na primeira prova será da responsabilidade da Comissão de Trial, fornecer e afixar aquando da verificação técnica os respetivos números nas motos e os coletes aos pilotos que ficarão em sua posse durante toda a época. Em caso de perda ou má condição do mesmo, o piloto terá que solicitar no Secretariado um novo antes do início da prova com custo de 20,00€ não reembolsáveis.

**4.16.** Na primeira prova será fornecido a cada piloto federado, desde que o solicite, um dorsal para o seu mochileiro que ficará na sua posse durante toda a época. O mochileiro terá que o usar, obrigatoriamente, em todas as provas para poder entrar nas zonas. Em caso de esquecimento, ou perda do mesmo, terá que solicitar no Secretariado um novo antes do início da prova com um custo de 20,00€ não reembolsáveis.

**4.17.** Nos coletes dos pilotos será permitido colocarem até 4 logotipos dos seus patrocinadores, nos locais e dimensões do exemplo que será enviado antes do início da época.

**4.18.** Caso exista um patrocinador dos Campeonatos e Troféus caberá ao mesmo autorizar ou não publicidade privada nos coletes.

**4.19.** Operadores de imagem, fotógrafos e repórteres deverão solicitar no secretariado o dorsal para permitir entrar nas zonas para obter imagens, mediante a entrega de um documento de identificação que lhe será restituído no final da prova após a devolução do dorsal. A não entrega

do mesmo no final da prova implica o pagamento de 20,00€.

**4.20.** Nos coletes dos mochileiros, dos operadores de imagem e dos repórteres não é permitida qualquer publicidade exceto a institucional.

## **5. REGULAMENTO PARTICULAR**

**5.1.** É obrigatório os Clubes organizadores enviarem à FMP o Regulamento Particular (RP) até 30 dias antes da data da prova, acompanhado das importâncias referentes ao Seguro de Responsabilidade Civil e Taxa de Prova.

**5.2.** Cada piloto deverá consultar o Regulamento Particular em [www.fmp.pt](http://www.fmp.pt) que deverá estar publicado pelo menos 10 dias antes da prova.

**5.3.** O Clube organizador deverá incluir no RP as formas possíveis de inscrição, o valor e os respetivos meios de pagamentos

**5.4.** No RP estará indicado o local e hora da prova, os principais acessos, a entidade organizadora e outras informações julgadas pertinentes. Nele também deverá constar os nomes dos elementos da organização e suas funções na prova.

**5.5.** Caso o Clube Organizador não disponha de elementos licenciados para o desempenho das funções oficiais, poderá recorrer a elementos licenciados de outro clube. É obrigatória a existência de um telefone/telemóvel oficial da prova, que deverá estar indicado no R.P. e disponível desde 2 dias antes da prova e até ao final da mesma.

**5.6.** O Diretor de Prova e os Comissários Técnicos serão sempre elementos da Comissão de Trial da FMP.

## **6. PERCURSO**

**6.1.** O percurso será de acordo com o formato de Trial escolhido; normalmente no Trial Tradicional será no máximo de 10 Km para percorrer cada uma das 3 voltas e um total de 24 a 27 zonas; tal distância será estipulada no RP. Durante o percurso haverá Secções Controladas designadas Zonas, numeradas, e que o piloto deverá cumprir por ordem numérica crescente.

No Trial em Linha o percurso poderá ter até um limite de 50 km e um total de 20 zonas percorridas uma só vez, ou poderá também ter entre 10 zonas a serem percorridas por 2 vezes (2 voltas); em qualquer das versões será de prever uma zona de abastecimento, sensivelmente a meio do percurso.

Apenas neste local será permitido o reabastecimento, sob pena de exclusão se efetuado noutra local. É absolutamente proibido o transporte de gasolina fora do depósito de gasolina original da moto. Transportar gasolina em reservatórios suplementares na moto ou no piloto é punido com exclusão. De igual modo é proibido o transporte de gasolina pelo mochileiro ou qualquer outro assistente do piloto em depósitos suplementares; estas ações serão igualmente punidas com exclusão do piloto.

O percurso será obrigatoriamente de todo terreno. As passagens em estradas não são autorizadas senão excecionalmente e devem ser estritamente limitadas e policiadas.

**6.2.** O percurso tem de ser cumprido obrigatoriamente num único sentido, não sendo permitido circular em sentido contrário ao do percurso da prova; não serão permitidas alterações, cortes ou modificações ao percurso delineado, sob pena de exclusão.

## **7. DURAÇÃO DA PROVA**

**7.1.** A velocidade média deverá ser igual ou inferior a 15 Km/hora, devendo o tempo total para cada piloto efetuar a prova ser de 3:45 horas (que poderá ser incrementado ou diminuído, pelo Júri da prova, caso o número de pilotos e/ou as condições atmosféricas o aconselhem; nesse caso, todos os pilotos deverão ser informados de tal alteração antes de ser dada a partida), tendo cada piloto 2 horas para completar a primeira das voltas estipuladas. O controlo de partida é sempre um controlo horário e o controlo final será efetuado sempre no secretariado.

**7.2.** Será aplicada uma penalização de 1 ponto por cada minuto de atraso quer à partida, quer à chegada quer da primeira volta, quer do final da prova, até um máximo de 20 minutos. Todo o piloto que se apresentar no último controlo de chegada da primeira ou da terceira volta com um atraso acumulado superior a 20 minutos sobre o seu horário, será excluído.

**7.3.** Todos os controlos horários de partida e chegada serão sempre validados no Secretariado da prova.

**7.4.** A ordem de partida será definida pelo Secretariado da Prova no acto de confirmação da inscrição pelo piloto (Verificações Documentais).

**7.5.** A ordem e a hora de partida das classes Iniciados e Infantis poderão ser alteradas em casos excepcionais e sendo afixada a informação no secretariado.

**7.6.** As partidas são dadas de minuto a minuto no local indicado (normalmente no secretariado da prova).

## **8. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS**

**8.1.** Em todas as provas haverá, no horário estipulado, um controlo da documentação oficial do piloto, para formalizar a sua inscrição na prova. Não serão aceites, sem motivo de força maior, controlos de documentação fora do horário estipulado.

**8.2.** Os pilotos federados, devem fazer-se acompanhar da Licença Desportiva e do Cartão de Cidadão e do comprovativo do pagamento prévio do valor da inscrição ou efetuar o pagamento no momento da inscrição.

**8.3.** Os pilotos da classe Hobby (não federados), terão de fazer-se acompanhar do Cartão de Cidadão, do comprovativo do pagamento prévio do valor da inscrição ou efetuar o pagamento no momento da inscrição; caso sejam menores o encarregado de educação terá de preencher e assinar um Termo de Responsabilidade. Pilotos maiores de idade terão também de preencher um Termo de Responsabilidade assim como demonstrar através de Declaração Médica que não tem quaisquer contraindicações para a prática da modalidade.

## **9. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS**

**9.1.** Haverá sempre, antes de cada prova, uma ação de controlo técnico das motos inscritas e que é obrigatória para a participação. O horário desta verificação será o estipulado no Regulamento Particular.

**9.2.** À verificação técnica deve comparecer o piloto, com a moto, o capacete e proteção dorsal e as joelheiras. Nenhuma verificação técnica será efetuada sem ter sido feita anteriormente uma verificação documental. Nenhuma verificação técnica será efetuada fora do horário estipulado, excepto em situações excepcionais. O quadro da moto será marcado através de um autocolante, atestando assim a conformidade da mesma.

**9.3.** Em caso de deterioração do escape após a verificação técnica, o piloto deverá informar de imediato o Director de Prova e o Comissário Técnico e proceder a uma nova verificação do mesmo.

**9.4.** As motos a admitir às provas deverão ter as seguintes especificações:

- a. Estarem conformes com as regulamentações técnicas da FMP
- b. Estarem munidas de um corta-corrente que deverá estar obrigatoriamente posicionado no guiador da moto, tipo corta-corrente “de pulseira”.
- c. Poderá ser realizado controlo sonoro, à distância de 2 metros e com o acelerador a fundo não deverão ultrapassar os 104 db (motos 2 tempos) e os 106 db (motos 4 tempos).
- d. Os guarda-lamas não podem ter superfícies irregulares ou cortantes, e as manetes e punhos devem ter as extremidades devidamente arredondados.
- e. O carreto secundário da transmissão deverá estar devidamente protegido com a tampa adequada.
- f. A cremalheira deverá ser do tipo tapada ou então munida de uma proteção. O diâmetro dos orifícios desta proteção não poderá ser superior a 8 mm
- g. Os discos de travão dianteiro e traseiros deverão estar protegidos. Os diâmetros dos orifícios destas proteções ou dos discos não poderão ser superiores a 8 mm
- h. Não serão permitidas manetes sem a bola de proteção e ou partidas
- i. Não serão permitidos punhos de guiador deteriorados nas suas extremidades
- j. Os pousa-pés deverão recolher automaticamente
- k. Os travões (dianteiro e traseiro) terão de funcionar correta e eficazmente
- l. É obrigatória a proteção em esponja dura ou esferovite no centro do guiador
- m. Não é obrigatória a existência de faróis frontal ou traseiro.
- n. Não é obrigatório o uso de matrícula

**9.6** Nas Classes de Tr-Elite, TR2, TR3, e TR4 os pilotos poderão utilizar motos a gasolina sem limite de cilindrada e ou motos elétricas de roda igual ou inferior a 20”; na Classe de Infantis serão permitidas motos elétricas com roda até 20” ou motos a gasolina com cilindrada até 50cc e na Classe de Iniciados serão permitidas motos elétricas com roda até 20” ou motos a gasolina com cilindrada até 80cc.

**9.7.** São apenas autorizadas três apresentações à verificação, em caso de não conformidade com as normas estipuladas. Após a terceira reprovação, a moto será excluída da prova.

**9.8** O transporte de combustível em reservatórios adicionais instalados nas motos é interdito; é igualmente interdito o transporte de baterias suplementares nas motos elétricas.

**9.9.** É obrigatória a existência de um extintor adequado durante o abastecimento das motos ou durante o manuseamento das baterias das motos elétricas.

**9.10.** Quando a verificação técnica é finalizada satisfatoriamente, o Comissário Técnico, colocará na moto um autocolante ou marca indelével, com o número do piloto.

**9.11.** As motos disporão de número de prova igual ao do piloto, que deverá ser colocado na parte frontal da moto, na placa do farol ou guarda-lamas da frente, em posição visível.

**9.12.** A ausência de verificação técnica da moto incorre na exclusão do piloto

**9.13.** Nas verificações técnicas serão fornecidos dois autocolantes com o número do piloto para serem colocados um de cada lado do capacete a fim de facilitar a sua identificação.

## **10. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS E MOCHILEIROS**

**10.1.** O equipamento individual de proteção obrigatório é composto por capacete homologado para motociclismo, luvas, botas de proteção de cano alto apropriadas à modalidade, calças e camisola de manga comprida ou, em alternativa, um “mono”, proteção dorsal e joelheiras. Sem este equipamento é proibida a participação do piloto.

**10.2.** Para os pilotos das classes Infantis e Iniciados além equipamento acima descrito, é também obrigatório o uso de cotoveleiras. Para estas classes é aconselhado o uso de capacete integral.

**10.3.** No início do campeonato se for entregue um DORSAL a um piloto com o seu número, atribuído em conformidade com o ponto 4.15. deste regulamento, o piloto deverá obrigatoriamente de o levar para todas as provas. Caso um piloto perca ou estrague o seu dorsal deverá pagar 20,00€ à FMP. Os pilotos terão de usar o DORSAL durante toda a prova, sob pena de exclusão.

**10.4.** Para os pilotos Hobby não existe a obrigatoriedade do uso de dorsal e apenas terá o número fornecido durante as verificações técnicas colado na frente da moto em local visível.

**10.5.** Para facilitar a identificação dos pilotos será obrigatória a utilização do número do piloto (exceto para os pilotos da classe Hobby) colado nos laterais do capacete e em local visível. Este número (com um tamanho máximo 6x6 cm) será fornecido pela Comissão de Trial no início do Campeonato e terá a cor a que corresponde a classe em que o piloto participa. Esta obrigação cessa com o uso do dorsal.

**10.6.** O dorsal do mochileiro será obrigatório em todas as classes e fornecido pela Comissão de Trial. A falta do mesmo impedirá o mochileiro de entrar em zona. Os mochileiros da classe Hobby deverão solicitar no secretariado o dorsal, mediante a entrega de um documento de identificação que lhe será restituído no final da prova após a devolução do dorsal. A não entrega do mesmo no final da prova implica o pagamento de 20,00€.

## **11. ORGANIZAÇÃO**

**11.1.** As provas do CNT e dos Troféus só podem ser organizadas por entidades filiadas na FMP.

**11.2.** Qualquer entidade que organize uma prova de Trial oficial da FMP, terá ter um Diretor de Prova e um Comissário Técnico credenciados pela FMP ou pela FIM, nomeados pela Comissão de Trial da FMP

**11.3.** A taxa e o seguro de prova terão de ser liquidados à FMP antes da realização da prova.

**11.4.** Na falta de uma área fechada para as reuniões do Júri as mesmas poderão ser realizadas na tenda da Comissão de Trial e Secretariado da Prova.

**11.5.** Compete ao organizador:

- a. proceder à proposta do local onde se realizará a prova, assim como a limpeza atempada das áreas onde se irão desenrolar as zonas, os percursos de ligação, a implantação do paddock e a montagem das zonas sob a supervisão da Comissão de Trial;
- b. solicitar e obter todas as autorizações necessárias para a realização da prova;
- c. elaborar o Regulamento Particular e enviá-lo para aprovação dentro dos prazos estipulados;
- d. finalizar a matriz do cartaz promocional da prova (fornecida pela Comissão de Trial FMP) e enviar para aprovação dentro dos prazos estipulados;

- e. fornecer os recursos materiais e humanos para a execução das zonas, dos percursos da prova e da montagem dos painéis publicitários da Comissão de Trial FMP; habitualmente 3 ou 4 elementos experientes são suficientes para em 2 ou 3 dias, com os devidos recursos, nomeadamente estacas, fita plástica delimitadora, roçadora, soprador, pá, marretas, moto serra, etc e com a supervisão da Comissão de Trial FMP montar todas as zonas). A inobservância destes recursos resultará numa penalidade pecuniária inscrita no Caderno de Encargos do Organizador;
- f. divulgar e promover a prova em todos os meios que lhe forem acessíveis, bem como sinalizar as estradas principais, com setas indicativas com a inscrição TRIAL, até ao local da prova;
- g. fornecer energia elétrica e rede internet;
- h. criar uma equipa de 20 a 30 Comissários e Fiscais de Zona;
- i. processo de inscrições e respetivos recebimentos;
- j. assegurar a presença do médico de prova durante todo o evento;
- l. assegurar a presença das ambulâncias durante todo o evento;
- m. providenciar pelo menos um WC que pode ser amovível;
- n. fornecer os troféus para os 3 primeiros classificados de cada classe;
- o. no final da prova, a imediata recolha de todos os materiais cedidos pela Comissão de Trial FMP – argolas, placas de entrada e saída de zona, telas publicitárias, apitos, cronómetros, etc – e a sua entrega no Secretariado;
- p. no final da prova, a desmontagem e limpeza das áreas onde se desenrolou o evento;
- q. ativar no dia da prova, um seguro de acidentes pessoais para os elementos da organização;
- r. no caso de incumprimento dos pontos anteriores será aplicada uma penalidade pecuniária de acordo com o Caderno de Encargos de Organizador;
- s. Para mais informações sobre a organização das provas consultar o Caderno do Encargos para Organizador de Provas de Trial em [www.fmp.pt](http://www.fmp.pt).

**11.6. Compete à Comissão de Trial FMP:**

- a. a visita e aprovação do local previsto para a prova;
- b. indicar as áreas a desmatar e a limpar;
- c. indicar onde serão desenhadas as zonas e os percursos assim como a área destinada ao paddock;
- d. aprovação do Regulamento Particular e do cartaz e sua publicação;
- e. a emissão do parecer favorável para a realização da prova;
- f. a divulgação da prova nas suas redes sociais;
- g. a supervisão da montagem, da marcação das zonas e dos percursos;
- h. o fornecimento das argolas, das setas, das placas de entrada e saída de zona, das placas indicadoras de percurso;
- i. a Direção de Prova e as verificações documentais e técnicas;
- j. o fornecimento de reportagem fotográfica e vídeo da prova;

- k. o fornecimento do serviço de secretariado das pontuações e classificações da prova;
- l. a publicação e divulgação dos resultados da prova.
- m. Para mais informações sobre a organização das provas consultar o Caderno do Encargos para Organizador de Provas de Trial em [ww.fmp.pt](http://ww.fmp.pt).

## 12. SINALÉTICA

As zonas (Secções Controladas) e os percursos (quando existam) devem ser claramente assinalados.

As Zonas terão uma placa no seu início, com o respetivo n.º de ordem. Deverão existir placas/setas indicando o local exato do início da zona, bem como o seu final. Estas placas de fundo branco em tamanho A5, terão o número da Zona no início da mesma e no final existirá uma placa similar com o número da Zona traçado obliquamente a vermelho que significa Fim de Zona.

No interior da zona deverá haver igualmente indicações do “trilho” a percorrer pelos pilotos de cada Classe de acordo com a tabela abaixo:

CLASSE	COR DAS SETAS A PERCORRER – PORTAS A PASSAR
TR1 - Elite	Vermelhas
TR2	Azuis ou por opção vermelhas
TR3	Verdes ou por opção azuis
TR4	Amarelas ou por opção verdes ou azuis
Hobby	Amarelas ou por opção verdes, azuis ou vermelhas
INICIADOS	Laranja ou por opção amarelas
INFANTIS	Cinzentas ou por opção laranja

A passagem pelas portas vermelhas (TR1-Elite) é interdita a todas as outras classes exceto aos pilotos da classe TR2 e Hobby

## 13. ZONAS (SECÇÕES CONTROLADAS)

**13.1.** Habitualmente 24 Zonas por prova para as Classes de TR1-Elite, TR2, TR3 e TR4 a completar no máximo de 3 voltas e as Classes Infantis e Iniciados terão 5 e 7 zonas pontuáveis a completar num máximo de 4 voltas, cujo grau de dificuldade deve ser variado. O número de Zonas e o número de voltas poderão em casos excecionais ser alterados.

**13.2.** Cada zona deve estar claramente sinalizada e numerada. O princípio e o fim de cada zona devem estar devidamente assinalados tal como indicado no ponto 12. e devem ser feitas sequencialmente em ordem crescente.

Cada uma destas zonas é precedida de uma área restrita, corredor de entrada, onde o piloto não pode abandonar a sua moto para marcar posição, sendo penalizado com 5 pontos de penalização.

**13.3.** Uma moto é considerada como estando no interior de uma Zona, desde que o eixo da roda dianteira ultrapasse a linha imaginária da placa “Início de Zona” e até ao momento em que o mesmo eixo cruze a linha imaginária da placa “Fim de Zona”.

**13.4.** O tempo máximo por zona é de 1min, podendo em casos extraordinários ser aumentado de 30 segundos.

## 14. DELIMITAÇÕES DAS ZONAS

**14.1.** A largura das zonas deverá ser, no mínimo e desde que possível, de 2 metros. A largura pode, em caso extremo, ser reduzida para um mínimo de 0,80m. Nesse caso, essa passagem deverá ser visivelmente indicada com recurso a setas, posicionadas dos dois lados e viradas para o interior, ou uma posicionada dum dos lados e com a fita delimitadora do outro.

As zonas devem ser ladeadas, tanto quanto possível, por obstáculos naturais, mas as delimitações artificiais em banda ou filme plástico com cerca de 10 cm de largura, definem efetivamente limites laterais das zonas e deverá encontrar-se a cerca de 30 cm de altura em relação ao solo.

**14.2.** As zonas deverão ter, no máximo, 80 metros. Cada zona deverá também ter no seu início, um corredor de acesso visivelmente balizado (aproximadamente 1mt de largura x 2mt de comprimento) onde o piloto alinhará antes de dar início à sua prestação. O traçado de uma zona de determinada classe nunca pode cruzar-se.

**14.3.** Cada classe, em prova tem de percorrer diferentes percursos dentro das Zonas, passando pelo interior das portas (ou balizas) com as cores das setas da sua classe

**14.3.1.** Classe TR1-Elite: só podem passar por portas com setas vermelhas ou por locais sem setas de outras cores

**14.3.2.** Classe TR2: só podem passar por portas com setas azuis ou por locais sem setas de outras cores; por opção poderão passar por portas com setas vermelhas

**14.3.3.** Classe TR3: só podem passar por portas com setas verdes ou por locais sem setas de outras cores; por opção poderão passar por portas com setas azuis

**14.3.4.** Classe TR4: só podem passar por portas com setas amarelas ou por locais sem setas de outras cores; por opção poderão passar por portas com setas verdes ou portas com setas azuis

**14.3.5.** Classe Hobby: só podem passar por portas com setas amarelas ou por locais sem setas de outras cores; excepcionalmente poderão, desde que informem o Comissário de Zona, transpor a Zona por qualquer outra classe de dificuldade superior, desde que a transponha na íntegra.

**14.3.6. Iniciados:** só podem passar por portas com setas laranjas ou por locais sem setas de outras cores; por opção poderão passar por portas amarelas

**14.3.7. Infantis:** só podem passar por portas com setas cinzentas ou por locais sem setas de outras cores; por opção poderão passar por portas laranja

**14.4.** O piloto, se assim o desejar, pode percorrer a Zona por outra variante, desde que esta seja duma categoria superior àquela em que se encontre inscrito e a cumpra na totalidade. Para que não seja penalizado por não estar a cumprir o seu percurso, deve dar informação disso ao Comissário de Zona antes de iniciar a sua passagem. O percurso das portas vermelhas é reservado a pilotos da classe TR1-Elite (vermelhos) a pilotos da classe TR2 (azuis) ou a pilotos Hobby.

**14.5.** O acesso ao interior das zonas só é permitido aos Comissários, Fiscais e pilotos devidamente equipados e identificados.

Apenas com o consentimento do Comissário de Zona, um mochileiro devidamente equipado e com dorsal de mochileiro poderá estar presente dentro da zona, mas não pode em local algum, sob pena de penalização do seu piloto, modificar o traçado (por exemplo, retirando ou colocando pedras para facilitar a progressão do piloto).

Obstáculos de pequena dimensão que se encontrem soltos e que possam modificar a sua posição com a passagem de um piloto, podem ser retirados, desde que autorizado pelo Comissário de Zona.

**14.6.** No caso de um piloto, durante a sua prestação numa qualquer zona, ser prejudicado por

algum animal, membro do público ou objeto subitamente presente no interior da zona, este poderá ser autorizado pelo Comissário a repetir essa zona desde o seu início; no entanto, manterá a penalização que trazia até ao local onde foi prejudicado e só a partir daí se encontrará novamente "em prova".

**14.7.** A partir da hora de início da prova, apenas os pilotos poderão entrar dentro da zona para a vistoriar, desde que autorizados pelo Comissário de Zona; a partir desta altura os mochileiros apenas poderão entrar quando o seu piloto estiver em Zona.

## **15. JUÍZES DE ZONA**

Cada Zona deverá ter um Comissário, com um número variável de fiscais a auxiliá-lo, dependendo do recorte e visibilidade da Zona.

A função deste ou destes será de controlar a prova do piloto e as penalizações que este obtenha. Controlam o tempo da prova em Zona, através do cronómetro; o sinal de apito indica o início da prova e se o concorrente ultrapassar o tempo estipulado soará de novo o apito; no final da Zona o piloto entrega o cartão de pontuação ao fiscal que marcará no mesmo na pontuação obtida. A mesma pontuação será inscrita na folha de controlo da zona.

Por cada zona além do Comissário e dos Fiscais existirá um cronómetro, um apito, um alicate de perfurar ou marcador indelével e uma folha de pontuações fornecidos pela Comissão de Trial da FMP

O Comissário é o responsável máximo da Zona e a sua autoridade e decisão prevalece sobre pilotos e mochileiros.

## **16. MÉTODO DE AVALIAÇÃO E PONTUAÇÃO**

**16.1.** O piloto é considerado participante e em prova após as verificações documentais, no momento em que levanta no secretariado e na sua hora de saída, a respetiva tarjeta.

**16.2.** Para estabelecimento da classificação, cada concorrente recebe um Cartão de Pontuação (tarjeta) antes de dar início à sua prova. Terá de ser o piloto a transportar e apresentar a mesma ao Fiscal da zona, exceto nas classes Infantis e Iniciados.

As tarjetas feitas em material resistente, são substituídas ao fim de cada volta ao percurso por uma nova. Os pilotos são obrigados a exibi-las ao Comissário de Zona e a qualquer Oficial de Prova quando solicitadas. As tarjetas devem ser colocados ao pescoço pelo piloto. O seu estado de conservação é da inteira responsabilidade do piloto.

**16.3.** No caso de perda ou destruição do Cartão de Pontuação, o piloto perde o direito à reclamação dos pontos obtidos nessa volta.

**16.4.** Na eventualidade de erro na marcação do Cartão de Pontuação, o Comissário de Zona deverá marcar todas as pontuações possíveis dessa zona menos a correta, que assim fica identificada. Em caso de dificuldade extrema na execução da correção, fará menção de tal ocorrência na Folha de Pontuações da Zona.

**16.5.** É da responsabilidade do piloto verificar se a pontuação anotada na tarjeta pelo fiscal, corresponde efetivamente à sua prestação. Em caso de discordância poderá no momento, solicitar explicação e eventualmente ser corrigida a pontuação pelo Comissário de Zona.

## **17. DEFINIÇÃO DE PENALIZAÇÕES**

O (zero) pontos de penalização - “Sucesso” - Concretização da zona sem pontos de penalização e dentro do tempo estipulado

1 ponto de penalização – “Pé no chão” quando uma parte do corpo do piloto ou da moto, exceto a proteção do cárter, os pousa-pés e os pneus, toca no solo ou num obstáculo - árvore, rocha ou talude.

2 pontos de penalização – “2 pés” quando o piloto repete o toque no chão ou num obstáculo

3 pontos de penalização – “3 pés” quando o piloto pela terceira vez repete o toque no chão ou num obstáculo; depois do 3º apoio poderá repetir os apoios ilimitadamente. Se durante a sua progressão na zona fizer 10 ou 20 ou 30 pés serão considerados apenas 3 pontos

5 pontos de penalização - “Fracasso” quando o piloto não consegue atravessar a Zona dentro do tempo regulamentar, tem uma queda, omite uma porta, derruba uma estaca, parte uma fita, etc. Nas classes Infantis e Iniciados fazer mais de 4 apoios é considerado Fracasso.

No Trial não existem 4 pontos.

DESCRIÇÃO DAS PENALIZAÇÕES	Pontos
Percorrer a totalidade da zona pelas setas correspondentes à sua classe, sem qualquer tipo de penalização	0
Recuar com os pés nos patins	0
Com o(s) pé(s) no(s) patins apoiar a(s) ponta(s) da(s) bota(s)	0
Retirar da zona e com permissão do comissário qualquer objecto que se possa mover e transformar a zona	0
Tocar em estaca, argola, seta ou fita sem que tenha que ser resposta na posição original	0
Mover o pé que está no solo rodando o calcanhar ou a ponta do pé sem arrastar o pé	0
Nas classes Infantis e Iniciados, dentro da zona, por a moto a combustão a trabalhar com um ou mais apoios	0
Tocar com um pé no chão ou um apoio com o corpo ou moto	1
Recuar com um pé no chão	1
Arrastar o pé que está no solo pivoteando o calcanhar ou a ponta do pé	1
Por cada minuto de atraso no horário de saída	1
Por cada minuto de atraso no tempo estipulado para a primeira volta	1
Por cada minuto de atraso no tempo estipulado para a prova	1
Tocar com dois pés ou com um pé duas vezes ou dois apoios com corpo ou moto	2
Recuar com dois pés no chão ou com um pé duas vezes no chão	2
Tocar com um ou dois pés 3 ou mais vezes no chão ou três ou mais apoios com corpo e moto	3
Recuar com dois pés no chão ou com pé três ou mais vezes no chão	3
Fazer mais de 4 apoios (apenas nas classes Infantis e Iniciados)	5
Tocar em estaca ou fita de modo a que precise de ser repostada na posição original	5
Queda	5
Tocar com o guiador no chão	5
Ultrapassar o tempo estipulado para percorrer a zona	5
Ultrapassar os limites da zona com o eixo da roda da frente ou da roda traseira	5
Cruzar o próprio rasto dentro da zona	5
Apoiar os 2 pés do mesmo lado da moto	5
Apoiar os 2 pés atrás do eixo traseiro da moto	5
DESCRIÇÃO DAS PENALIZAÇÕES	Pontos

Saltar ou passar por cima de uma seta ou fita delimitadora	<b>5</b>
Receber auxílio exterior	<b>5</b>
O mochileiro dentro da zona tocar na moto ou no piloto	<b>5</b>
O mochileiro modificar os limites da zona esticando ou puxando a fita, as estacas ou as setas	<b>5</b>
Transpor com as linhas dos eixos da moto as fitas delimitadoras	<b>5</b>
Deslocar, modificar ou acrescentar um objecto dentro da zona modificando-a ou a dificuldade da mesma	<b>5</b>
Ter um apoio sem progressão e tirar uma ou as duas mãos do guiador para tocar qualquer outra parte da moto	<b>5</b>
Estacionar a moto sem piloto, no corredor de entrada da Zona para marcar posição	<b>5</b>
Omitir uma porta da sua classe dentro da zona	<b>5</b>
Passar por uma porta de uma classe diferente daquela em que está inscrito	<b>5</b>
Fazer a zona por portas de classe inferior daquela em que está inscrito	<b>5</b>
Ter um apoio sem progressão e tira uma ou as duas mãos do guiador para tocar outra parte da moto.	<b>5</b>
Dentro da zona por a moto a trabalhar com um ou mais apoios.	<b>5</b>
O piloto recusar entrar numa zona	<b>10</b>
Recusar sair da zona depois do fracasso imediatamente quando o fiscal ordenar	<b>10</b>
Ausência não justificada à cerimónia do pódio	<b>10 no Campeonato</b>
Ausência do tapete ecológico no paddock e nas tarefas assinaladas no ponto 25 do presente regulamento	<b>10 ou exclusão</b>
Comportamentos antidesportivos	<b>10</b>
Apresentação do cartão amarelo	<b>10</b>
Omitir uma zona	<b>10</b>
Eixo da frente não ultrapassar a linha imaginária da linha de fim de zona	<b>10</b>
Falta do equipamento do mochileiro	<b>EXC (do mochileiro)</b>
Treinar dentro da zona	<b>EXC</b>
Avaria irreparável no local	<b>EXC</b>
Penalização por atraso superior a 20 minutos	<b>EXC</b>
Cortar caminho no percurso	<b>EXC</b>
Circular em sentido contrário no percurso	<b>EXC</b>
Circular nas zonas sociais em velocidade excessiva (acima de 30km/h) em todo o perímetro do evento	<b>EXC</b>
Abastecer ou trocar baterias fora do paddock ou da zona de assistência	<b>EXC</b>
Abastecer com o motor a trabalhar	<b>EXC</b>
Abastecer sem o devido cuidado para evitar derramamentos	<b>EXC</b>
Ausência de extintor no paddock durante o abastecimento ou troca de baterias	<b>EXC</b>
Substituição de moto durante a prova ou depois da verificação técnica	<b>EXC</b>
Reboque da moto do piloto no perímetro do evento	<b>EXC</b>
Transporte de combustível em reservatório extra	<b>EXC</b>
Piloto apresentar-se à boleia ou numa mota que não a sua ou a pé ao fiscal da zona, para picar a zona	<b>EXC</b>
Circular de mota sem capacete	<b>EXC</b>
É proibido circular mais do que uma pessoa na mota do piloto ou mochileiro durante o evento	<b>EXC</b>
Falta de verificação técnica da moto	<b>EXC</b>

## **18. CARTÃO AMARELO**

- 18.1.** Os Cartões Amarelos serão distribuídos por todos os Comissários de Zona e pelos membros do Júri, devendo ser do tamanho A6 (para caber num bolso) e feitos de um material resistente.
- 18.2.** O Cartão Amarelo pode ser apresentado a qualquer piloto, a qualquer mochileiro ou a qualquer elemento ligado à equipa que o piloto representa, por incumprimento da Regulamentação de Trial, sem prejuízo de outras sanções.
- 18.3.** O Comissário deve mostrar o Cartão Amarelo nos seguintes casos:
- Após advertência por atitude e ou comportamento inadequados do piloto, do seu mochileiro ou de algum elemento ligado à equipa que o piloto representa, por recusar a cumprir ou contestar de forma desordeira ou agressiva as instruções que foram transmitidas.
  - Quando o piloto, o mochileiro ou qualquer elemento ligado à equipa que o piloto representa se dirija aos fiscais, aos elementos da organização ou a outros participantes, incluindo elementos da sua equipa, de forma pouco educada ou agressiva.
  - Depois do Comissário de Zona comunicar o total das penalidades incorridas, o piloto voltar a entrar nessa Zona.
- 18.4.** Logo após os factos, o Comissário de Zona anotará na “Folha de Controlo de Zona” em seu poder, a penalização extra ao piloto em questão e comunica-a de imediato ao Diretor da Prova e ao Secretariado.
- Esta informação deve ser apresentada ao Júri logo que possível, mas sempre antes da assinatura dos resultados provisórios.
- 18.5.** Por cada infração do Cartão Amarelo serão adicionados 10 pontos extras de penalização à pontuação total do piloto. O Júri poderá atribuir sanções adicionais.
- 18.6.** O piloto poderá reclamar nos termos do artigo 28.

## **19. SANÇÕES ADICIONAIS**

Todo o piloto, mochileiro ou membro da equipa que discuta, reclame ou critique em termos extra-desportivos com a Organização, seus elementos ou a entidade federativa, será alvo de sanções disciplinares promovidas pelo Júri da Prova e que terão as seguintes formas, sem prejuízo de outras sanções poderem ser aplicadas pelo Conselho de Disciplina da FMP:

1ª infração – Repreensão por escrito

2ª infração – Exclusão da prova

O piloto sancionado pode ainda incorrer numa multa de até 200 Euros.

## **20. RECONHECIMENTO DAS ZONAS**

- 20.1.** Os treinos com moto nas zonas após a sua marcação são interditos sob pena de exclusão da prova.
- 20.2.** Antes do início da prova o piloto e o mochileiro, devidamente equipados, poderão reconhecer a pé o caminho a percorrer na zona. Para isso terão de pedir permissão ao Comissário de Zona e retirar-se da mesma quando este o indicar.
- 20.3.** Após o início da prova, apenas o piloto poderá entrar a pé dentro da zona para efetuar os últimos reconhecimentos. É interdita a entrada do mochileiro antes do arranque do seu piloto.
- 20.4.** Em casos pontuais, poderão ser permitidos mais que um mochileiro, desde que autorizado

pelo Comissário de Zona ou por um elemento da Comissão de Trial, para ajudar um piloto em zonas consideradas perigosas, podendo um deles ser outro piloto inscrito na prova desde que tenha mais de 18 anos

**20.5.** Caso o piloto não tenha mochileiro poderá outro piloto inscrito na prova desde que tenha mais de 18 anos ser o seu mochileiro.

**20.6.** Nas verificações documentais será entregue uma pulseira ao piloto, que a deverá usar durante toda a prova, e um dorsal ao mochileiro. Este dorsal será entregue aquando da primeira prova do piloto e será da sua responsabilidade zelar pelo mesmo durante todo o campeonato em boas condições de higiene e de aspeto. O mochileiro só poderá entrar nas Zonas com o dorsal vestido e com autorização do Comissário de Zona.

**20.7.** Será permitido aos repórteres de imagem a entrada na Zona para recolha de imagens, desde que devidamente equipados com o dorsal identificativo e com autorização do Comissário de Zona. Para ter acesso a estes dorsais deverão ao secretariado no dia da prova e terão de ser devolvidos no final do evento.

## **21. JÚRI DA PROVA**

**21.1.** O Júri é composto pelos seguintes oficiais:

- Delegado da FMP, que preside às reuniões;
- Director de Prova (*Clerk of the Course*).
- Outro Elemento indicado pela Organização

**21.2.** As decisões do Júri são tomadas por votação por maioria simples e o Presidente do Júri tem voto de qualidade.

**21.3.** Os trabalhos do Júri serão sempre acompanhados pelo Secretário da Prova, que elaborará as atas devidas sob a directriz do Presidente. Sempre que seja julgado oportuno, terão também assento nas reuniões do Júri o Chefe dos Comissários Técnicos e o Delegado dos Pilotos, caso exista, sem direito a voto.

## **22. SEGURO DE PROVA**

O clube ou entidade organizadora de cada prova deverá contratar os seguros necessários e adequados à realização do evento, nomeadamente o seguro de Responsabilidade Civil exigido para provas desportivas motorizadas, atualmente pelo disposto nos artigos 12º e 13º do Decreto-Lei 291/2007, de 21 de Agosto.

## **23. SEGURANÇA MÉDICA**

Os eventos do CNT têm de ter disponível no local da prova um médico, identificado e operativo, e uma ambulância do Tipo B, de acordo com o Código Médico da FMP.

## **24. ASSISTÊNCIA TÉCNICA**

**24.1.** O mochileiro do piloto pode acompanhá-lo durante a prova, transportando ferramentas ou peças suplentes, mas nos corredores de entrada das secções controladas apenas o piloto pode segurar a moto.

**24.2.** O abastecimento só pode ser efetuado no paddock, com cuidado para evitar derrames e sobre o tapete ecológico, sempre com o motor desligado e com um extintor na proximidade.

A troca de baterias de motos elétricas segue as mesmas regras. A penalização por abastecer ou trocar baterias com desrespeito ou ausência de qualquer destas regras é a exclusão.

**24.3.** Na Zona de Assistência poderá ser efetuada qualquer tipo de reparação ou manutenção.

**24.4.** A reparação ou a manutenção deverão ainda ser feitos sobre um tapete ecológico aprovado (conforme artigo 6.1 do código ambiental da FIM). A não utilização do tapete ecológico implica uma penalização de 10 pontos ou a exclusão do piloto.

**24.5.** Pequenas reparações ou manutenções, desde que não impliquem o manuseamento de fluidos (gasolina, óleos de motor, caixa, travões ou outros, líquido de refrigeração, etc.), poderão ser efetuadas fora da Zona de Assistência e sem utilização do tapete ecológico.

## **25. AFIXAÇÃO DE CLASSIFICAÇÕES**

**25.1.** As classificações oficiais deverão ser afixadas logo que possível após a chegada do último piloto, e devem ostentar a hora de afixação sendo que não havendo reclamações passarão a oficiais 30 minutos após serem afixadas.

**25.2.** A Classificação por prova efetua-se de acordo com as penalizações averbadas pelos pilotos, sendo declarado vencedor o piloto que tiver penalizado o menor número de pontos.

**25.3.** Em caso de igualdade, a vantagem será do piloto que tenha cumprido o maior número de Zonas sem penalizações (0 Pontos). Se mesmo assim subsistir uma igualdade, é necessário ter em conta sucessivamente o maior número de “1 Ponto”, “2 Pontos”, “3 Pontos” e, em último caso, o tempo total de prova.

## **26. CLASSIFICAÇÕES DO CAMPEONATO E TROFÉUS**

**26.1.** Haverá uma classificação distinta para cada Classe, com exceção da Classe Hobby.

Por prova, serão atribuídos os seguintes pontos por classe:

1º– 10 Pontos

2º.– 7 Pontos

3º.– 5 Pontos

4º.– 3 Pontos

5º.– 2 Pontos

6º - 1 Ponto

**26.2.** Para que uma classe seja pontuável numa determinada prova terá que ter no mínimo três pilotos à partida, com exceção da Classe Infantis.

**26.3.** Todas as pontuações obtidas contam para a classificação final do Campeonato ou Troféu..

**26.4.** No caso de no final do Campeonato ou Troféus haver dois ou mais pilotos empatados com o mesmo número de pontos, o desempate far-se-á através do maior número de 1º lugares, 2º lugares, e assim sucessivamente; no caso do empate ainda subsistir este será decidido a favor do piloto melhor classificado na última prova em que ambos tenham participado.

**26.5.** No final dos Campeonatos os Campeões Nacionais terão direito a Troféu e Diploma.

**26.6.** No final dos Campeonatos e dos Troféus, os primeiros 3 classificados de cada Classe receberão um troféu.

**26.7.** No final dos Campeonatos existirá uma Marca campeã Nacional de Trial e uma Marca

campeã de Mini Trial, que será aquela que obtiver maior número de pontos na respetiva classe. Para a classificação das Marcas conta a classificação (pontuação) da moto melhor classificada em cada prova.

**26.8.** Para que os Campeonatos e os Troféus sejam válidos é necessário que se cumpram, no mínimo um terço das provas agendadas.

## **27. CERIMÓNIA DE PÓDIO**

O pódio, exceto em casos de força maior, será o fornecido pela Comissão de Trial.

A tela por trás do pódio é da responsabilidade da organização e deverá ter as seguintes dimensões mínimas: altura 2.5 metros e largura 2,2 metros e nela deverão constar e, local visível, os logotipos institucionais, FMP e IPDJ, e ainda as empresas parceiras da Comissão de Trial.

No final de cada prova, do Campeonato e Troféu Nacionais, serão distribuídos aos 3 primeiros classificados de cada classe e durante a cerimónia do Pódio, os Troféus, Diplomas ou Medalhas da responsabilidade da organização.

A ausência do piloto, na cerimónia de pódio, sem justificação válida implica uma penalização extra em termos de Campeonato ou Troféu de 10 pontos.

No final dos Campeonatos a Comissão de Trial entregará aos 3 primeiros classificados dos Troféus e dos Campeonatos os respetivos Troféus e Diplomas.

Caso exista um promotor para os campeonatos e Troféus os prémios monetários poderão ser permitidos.

## **28. RECLAMAÇÕES**

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados oficiais um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova uma reclamação sobre uma classificação. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 250€ (duzentos e cinquenta Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

## **29. RECURSO**

Todo o concorrente tem o direito de recorrer das decisões do Júri sobre protestos e reclamações, tendo para isso que apresentar o recurso por escrito no Secretariado da FMP e dirigido à Direcção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

## **30. DELEGADO DA FMP**

Em todas as provas a disputar integrantes do Campeonato e Troféu Nacionais de Trial, haverá um representante da FMP, que será o Presidente do Júri, e que será por ele indicado à Organização.

## **31. ANULAÇÃO DE PROVAS**

A anulação pelo Organizador de uma prova calendarizada quer seja de Campeonato Nacional ou Extra-Campeonato fica sujeita às seguintes multas:

- anulação com 30 ou mais dias da data do evento: 350,00€;
- anulação 30 a 15 dias da data do evento: 500,00€
- anulação com menos de 15 dias da data do evento: 700€.

## 32. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste Regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pela Comissão de Trial da FMP, em conformidade com a “Regulamentação de Trial”.

## 33. GLOSSÁRIO DO TRIAL

Para facilitar a compreensão da linguagem usada na modalidade, deixamos abaixo os termos mais comuns:

Percurso- caminho de ligação entre as zonas; no nosso Campeonato o percurso é mínimo, pelo que os mochileiros habitualmente não precisam de moto para acompanhar o seu piloto

Horário de saída- depois de todas as inscrições feitas, é afixada a lista dos pilotos com a respetiva hora de saída, a hora limite para a conclusão da primeira volta e a hora limite para o final da prova

Tarjeta – cartão de pontuação entregue ao piloto, (que a partir deste momento está oficialmente em prova) pelo secretariado ao início de cada volta onde os fiscais de zona marcarão a pontuação obtida; é com base neste cartão se fazem as classificações.

Folha de Pontuação de Zona – “Folha dos fiscais”- listagem fornecida pelo secretariado a cada um dos Comissários de Zona na qual constam os nomes e números de todos os pilotos e na qual anotam a pontuação de cada piloto que realizou essa zona; é escrita exatamente a mesma pontuação que foi marcada na tarjeta do piloto e serve para confirmar pontuações que por vezes estão menos bem marcadas nas tarjetas, ou quando o piloto perde ou danifica a tarjeta.

Picar- ato do fiscal marcar a tarjeta do piloto com a pontuação obtida.

Picar (recusar fazer a zona) - o piloto ir junto do fiscal para marcar a tarjeta com a pontuação máxima porque não quer fazer essa zona.

Fazer a zona – tentar superar com empenho e determinação o percurso desenhado na zona

Partir estaca – bater com alguma parte do corpo ou da moto e partir a estaca de sinalização

Partir a fita – bater com alguma parte do corpo ou da moto e partir a fita delimitadora da zona.

Passou o tempo – demorar a realizar a zona mais que 1 minuto regulamentar.

Zero – realizar toda a zona sem nenhuma penalização

Cinco – fracassar na realização da zona

Penalizar – estar além do tempo limite

Limpar o motor - acelerar a moto a fundo em ponto morto ou completamente embriada, durante breves segundos, antes de enfrentar um obstáculo, para queimar eventuais resíduos dentro do motor e obter melhor resposta do mesmo.

Mochileiro – assistente do piloto que normalmente o acompanha dentro da zona; dá-lhe indicações do caminho e das técnicas a utilizar; ajuda em eventuais reparações e em caso de necessidade pode agarrando, impedir a queda do piloto ou da moto.

Puxar a frente – técnica de deslocamento da frente sem mover a traseira através de pequenos saltos laterais

Puxar a traseira – técnica de deslocamento da traseira sem mover a frente através de pequenos saltos laterais